

### **Прилог 1: Информација о пословању предузећа (период - десет година)**

Предузеће „Аутотранспорт Приједор“ а.д. Приједор основано је на основу Одлуке Скупштине општине Приједор број: 01-022-65/10 од 21.05.2010. године, а по претходно донесеној Одлуци Владе Републике Српске о преносу права власништва број: 0471-02-2-1825/09 од 01.10.2009. године. Предузеће је основано првенствено са циљем пружања услуга јавног градског и приградског превоза за потребе Града Приједора, што је обавеза Града према Закону о Локалној самоуправи, и предузеће је од оснивања и своје капацитете усмјерило наравно на обављање дјелатности ради које је и основано, а увијек и у складу са плановима који су рађени и одобравани од стране 100% власника односно Града Приједора.

Ипак и поред тога, предузеће обавља и сродне дјелатности које може да обавља и за које је регистровано. Претежна дјелатност је: Остали копнени превоз путника, д.н. – 49.39 а поред тога је регистровано да обавља сродне дјелатности које и обавља али у обиму које дозвољава и опремљеност али и структура и оспособљеност радника, а све у циљу обезбјеђења већих прихода предузећа.

Сходно свему овоме, правац у коме се треба кретати даљи развој (боље рећи опстанак) предузећа и уопште јавног превоза на подручју Града јесте унапређење пословања предузећа у том сегменту односно :

- ПРЕВОЗ ПУТНИКА У ГРАДСКОМ И ПРИГРАДСКОМ САОБРАЋАЈУ
- ПРЕВОЗ ПУТНИКА У МЕЂУГРАДСКОМ, МЕЂУЕНТИТЕТСКОМ И МЕЂУНАРОДНОМ САОБРАЋАЈУ
- АУТОБУСКА СТАНИЦА И ПРИГРАДСКИ ТЕРМИНАЛ
- ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД ВОЗИЛА, СЕРТИФИЦИРАЊЕ, АТЕСТИ, БАЖДАРЕЊЕ ТАХОГРАФА
- СЕРВИС ВОЗИЛА (И ОСТАЛЕ ДЈЕЛАТОСТИ У РАДИОНИ: АУТОПРАОНА, ПУЊЕЊЕ КЛИМА УРЕЂАЈА И ТД.)
- ТУРИСТИЧКА АГЕНЦИЈА И ВАНЛИНИЈСКИ ПРЕВОЗ

За сваку од ових дјелатности постоје специфични проблеми са којима се предузеће сусреће и због којих је у незавидном положају а на многе факторе не може директно утицати без помоћи надлежних институција јер је у њиховој надлежности а већином су то радње које стварају нелојалну конкуренцију која спречава предузеће које поштује све законске регулативе и самим тим се не може носити са нелојалном конкуренцијом и остваривати боље пословне резултате. На ове ствари смо указивали цијели период пословања али се нажалост мало тога предузело. Надамо се да ће се то у будућности промјенити јер је првенствено у интересу државе да се сви ти проблеми ријеше а нама би било довољно да сви раде по закону и прописима, а то се може постићи једино појачаном и транспарентном инспекцијском контролом надлежних органа.

### **Конкретни приједлози за побољшање пословања:**

- Јасно дефинисање надлежног одјељења и Града Приједора у погледу даљег развоја Јавног градског и приградског превоза путника. Од 2018.године сви превозници возе практично „нелегално“ јер је претходни (последњи тендер) био за период 2013-2018 године. Након тога није се дефинисало које линије су још увијек потребне такве какве јесу, није извршена

рационализација полазака а једини (одговорно тврдимо) од превозника је „Аутотранспорт Приједор“ који одржава линије по редовима вожње који су „продужени“ до окончања поступка јавног надметања...(члан 23.Правилника...).

- Потребно је направити нови Елаборат (један је направљен али прије Короне) развоја градског и приградског саобраћаја који ће јасно дефинисати и потребне линије и потребне поласке на основу стварног стања, и на основу тога а и у интересу града али и градског предузећа Аутотранспорт али не на штету нити једног приватног превозника, рационализовати линије и наћи модел који ће омогућити прије свега развој и најбољи начин функционисања јавног превоза који Град мора по закону имати и обезбједити а чињеница да посједује своје предузеће основано ради те дјелатности даје му за право да уреди на начин на који жели. Постоји више модела : повјеравањем приоритетних линија Аутотранспорту ради сигурнијег управљања истим, других линија заинтересованим превозницима, или давањем свих линија Аутотранспорту уз регулисање кооперације Аутотранспорта са другим превозницима на одржавањем линија које ти превозници или већ обављају или могу на рационалнији и бољи начин обављати од Аутотранспорта а све у „вишем“ интересу, интересу Града и грађана.
- Дефинисање јасне цијене превоза по пређеном километру (у зависности од „врсте линије“ а на основу јасних параметара) тако да Град у сваком моменту зна која средства је потребно одвојити у буџету за ове потребе и да ли и у којој мјери предузеће којем повјери обављање превоза ту обавезу испуњава на ефикасан начин.
- Што се тиче проблема са тренутном ликвидношћу, то нису проблеми који су настали „преко ноћи“ али сама чињеница да је од 2018.године „Аутотранспорт Приједор“ обављао углавном нерентабилне линије (чак и неке нове од којих су одустали други превозници а све због интереса Града) без накнаде, јасно је да се свјесно ишло у губитак ради интереса града И грађана али и уз обећања да ће се ти проблеми ријешити. Настала је нажалост ситуација још гора, са појавом вируса Корона, гдје је предузеће буквално стало и није имало прихода а радници су задржани у договору и на инсистирање и Града и Владе РС (иначе не би ни могли добити помоћ која је услиједила касније и од Владе и од Града) али су ти трошкови за једну ипак велику фирму са 72 радника неподношљиви узимајући у обзир чињеницу да ни данас приходи нису се вратили на приход прије Короне, а још се питања око превоза и накнада нису ријешили већ помоћ Града иде на основу захтјева и пројекција које редовно достављамо, али то није рјешење дугорочно, јер је путника све мање а возила све старија, а број пређених километара исти. Тако да се проблеми са враћањем кредита требају можда „одвојити“ од редовног пословања које се МОРА на најбољи начин организовати да издвајања града буду најмања могућа а превоз најбољи могући, и рјешавати кроз неке друге видове попут гаранција Града као 100% власника, репрограмима, продајом некретнина (које су првобитно биле у власништву Аутотранспорта па „враћене“ у власништво Града...и сл.). Углавном узимајући у обзир важност јавног превоза путника, аутобуске станице и комплетног уређења овог важног сегмента локалне самоуправе узимајући у обзир да је ово нискоакумулативна дјелатност која је и у много развијеним системима финансира из буџета локалних заједница, потребно је да се на стручан начин узимајући све специфичности Приједора, али и потребе грађана и потребе да се руралне средине одрже у животу али и да се градски саобраћај уреди да се промовише јавни превоз ради све већих гужви али и због ЕУ регулативе која ће се већ морати примјењивати...

- Што се тиче осталих дјелатности и ту има могућности за велико побољшање, али цјелокупна ситуација се мора детаљно образложити те ћемо све то наравно кроз детаљну анализу и план предочити а сада само наводимо таксативно:
- увођење нових линија (већ је било приједлога),
  - већи притисак инспекција и локалних и републичких институција на увођење реда на станице техничких прегледа јер би нама било довољно само да се ради по закону и регулисаним прописима јер се сада немогуће носити са нелојалном кокурэнцијом која на штету државе и буџета привлачи клијенте „враћајући“ новац који фирма као наша не може нелегално „извлачити“ из пословања и давати осигуравајућим кућама које на тај начин функционишу,
  - све превозе који се финасирају из градског буџета и који иду преко удружења, образовних установа, спортских, културних и осталих установа наслоњених на град Приједор да иду преко градског предузећа што би се директно одразило на пословање и приход предузећа али и на градски буџет
  - све што може Аутотранспорт Приједор да обавља за град и установе које су у граду Приједору да ради локално и градско предузеће ( а много је и дјелатности осим превоза које можемо обављати, технички преглед возила, прање, сервис, аутоклима, дијагностика, израда и репарација саобраћајне сигнализације, туристички аранжмани и сл.)
  - Улагање у аутобуску станицу (постоји пројекат адаптације ресторана) како би аутобуска станица задржала И категорију што и доноси већи приход (који нажалост зависи од ситуације у цијелом међуградском и међународном саобраћају) али је аутобуска станица а и сам „Аутотранспорт Приједор“ практично „огледало“ Града и градске управе и као такав би требао бити примјер доброг управљања а то се са мањим средствима у односу на неке друге „пројекте“ може довести на ниво да се Град поноси и да буде „првенац“ у унапређењу јавног градског и приградског превоза по узору на неке градове из региона.
  - Тахографска радионица ове године треба обновити Рјешење о испуњености услова за рад чиме смо на овом подручју једини (до Бања Луке) који обављамо те послове и када би само превозници али сви са подручја Приједора (што је сасвим логично да раде) обављали ту услугу код нас, што се ми трудимо, могао би се и ту повећати приход (а исти радници раде и на тахографској радионици и на техничком прегледу јер покушавамо истовремено смањити трошкове на плате а повећати приход да би станица ТП возила могла остварити позитиван резултат.
  - Туристичка агенција (на чему се већ ради) треба бити прије свега оријентисана на пружање услуга туристичких производа који ће привлачити туристе како домаће тако и стране Приједору и искориштавању туристичких потенцијала Приједора (рецептивни туризам) на чему има више посла а мање зараде агенције али је и „виши“ интерес јер се увезују сви капацитети града Приједора и већи приход иде у градски буџет а истовремено се промовише Град. У току је подизање сарадње са Туристичком организацијом Града Приједора и прављење конкретних туристичких производа Града Приједора који ће се нудити, како страним али и домаћим туристима али и образовним и другим установама у виду њихових програма и у складу са њиховим потребама.
  - Постоји још низ ствари којим би се могло „проширити“ пословање предузећа а опет у оквиру постојеће и радне снаге али и у складу са дјелатности које обавља, попут израде вертикалне саобраћајне сигнализације за потребе Града Приједора (јер посједујемо пресе за сјечење и савијање лима као и професионални катер за аплицирање фолије а направили смо и сопствени алат за везне елементе (шелне) а све у циљу проланажења додатног посла и прихода предузећа.

Посебно питање је и обухваћено детаљном анализом Правног статуса предузећа која је исто тако достављена неколико пута и по којој нас по сили Закона и Апиф и сви морају третирати и третирају као Јавно предузеће али само Оснивач још увијек не, и ту треба ради Закона ту област удредити). Предузеће је све ове године радило и пословало као свако друго предузеће на тржишту конкуренције и од властитих прихода и од кредитних задужења финансирало своје обавезе, према радницима, држави, банкама и пословним партнерима.

У Буџету Града Приједора предузеће није од оснивања имало средства планирана директно као ставка у Буџету за „Аутотранспорт Приједор“. У 2021. години износ субвенције за Аутотранспорт је био 150.000 КМ плус 110.000 КМ према ребалансу дакле укупно 260.000. За 2022.годину била су предвиђена су средства у износу од 150.000 КМ, што је према свим пројекцијама испод сваког нивоа средстава која су потребна за пословање предузећа и одржавање линија поготово након свих потешкоћа са којима се предузеће сусретало у овом периоду који се нажалост и даље наставља.

Наравно, да није било помоћи како Владе тако и Града Приједора по разним другим основама тешко да би предузеће уопште било „у животу“ али једино системско рјешење је оно што би трајно и на најбољи начин уредило и пословање и развој предузећа али и цијелог јавног градског и приградског саобраћаја у Граду Приједору (навешћемо само да је предузеће успјело захваљујући и чињеници да није отпуштало раднике али да је нажалост имало велике губитке који су били основ и услов за добијање помоћи, добило по разним основама од Владе и Града Приједора укупан износ како слиједи:

За 2020. годину:

- по основу донација Града Приједора у износу од **288.039 КМ**
- прихода из фондова солидарности Владе РС (Цовид 19) (порези и доприноси на плате) **146.355 КМ**

За 2021. годину:

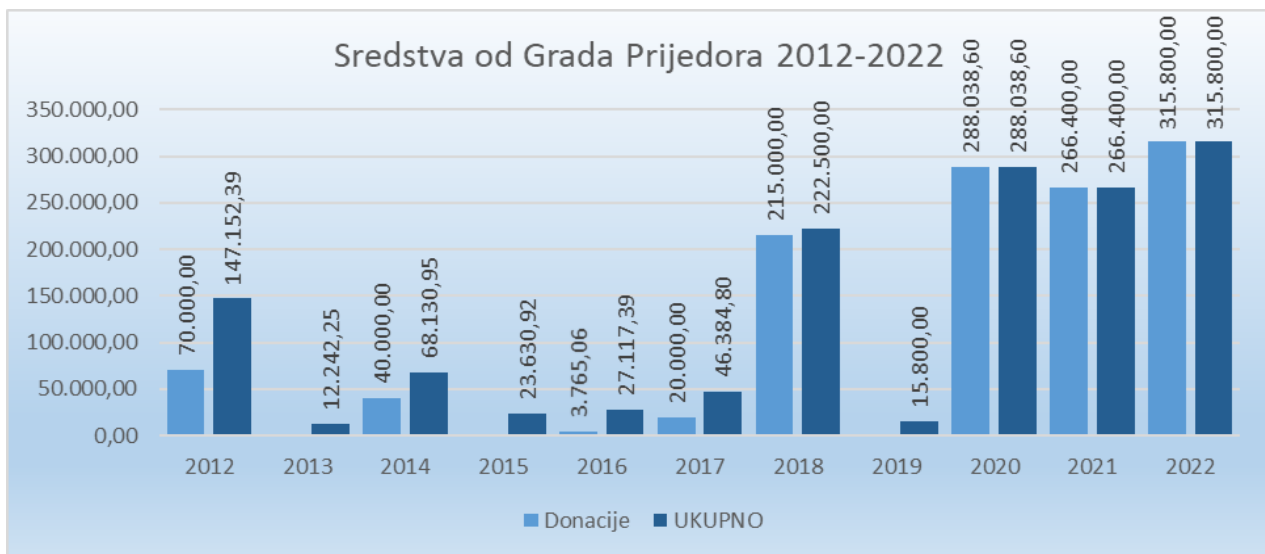
- по основу донација Града Приједора у износу од **266.400 КМ**
- прихода из фондова солидарности Владе РС (Цовид 19) (порези и доприноси на плате) **246.902**

Све је у наставку приказано и детаљно у табеларном и графичком приказу по годинама.

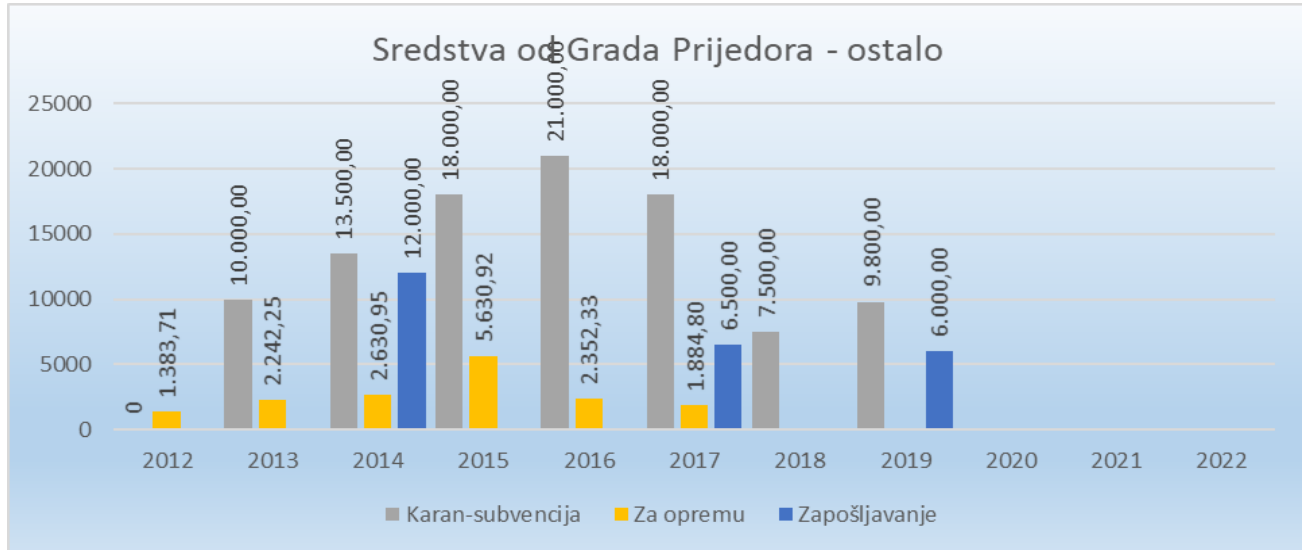
**ТАБЕЛА 1. СРЕДСТВА ОД ГРАДА ПРИЈЕДОРА – УКУПНО СВЕ**

Година	Донације	Откуп стажа	Каран-субвенција	За опрему	Запошљавање	Укупно
2012	70.000,00	75.768,68	5.500,00	1.383,71		147.152,39
2013			10.000,00	2.242,25		12.242,25
2014	40.000,00		13.500,00	2.630,95	12.000,00	68.130,95
2015			18.000,00	5.630,92		23.630,92
2016	3.765,06		21.000,00	2.352,33		27.117,39
2017	20.000,00		18.000,00	1.884,80	6.500,00	46.384,80
2018	215.000,00		7.500,00			222.500,00
2019			9.800,00		6.000,00	15.800,00
2020	288.038,60					288.038,60
2021	266.400,00					266.400,00
2022	315.800,00					315.800,00
<b>УКУПНО</b>	<b>1.219.003,66</b>	<b>75.768,68</b>	<b>97.800,00</b>	<b>16.124,96</b>	<b>24.500,00</b>	<b>1.433.197,30</b>

**ГРАФИКОН 1. - СРЕДСТВА ОД ГРАДА ПРИЈЕДОРА – ДОНАЦИЈЕ И УКУПНО**



**ГРАФИКОН 2. - СРЕДСТВА ОД ГРАДА ПРИЈЕДОРА – ОСТАЛО**



**\*НАПОМЕНА:** 2012 године од Града Приједора добијена су средства за откуп стажа - **75.768,68 КМ**

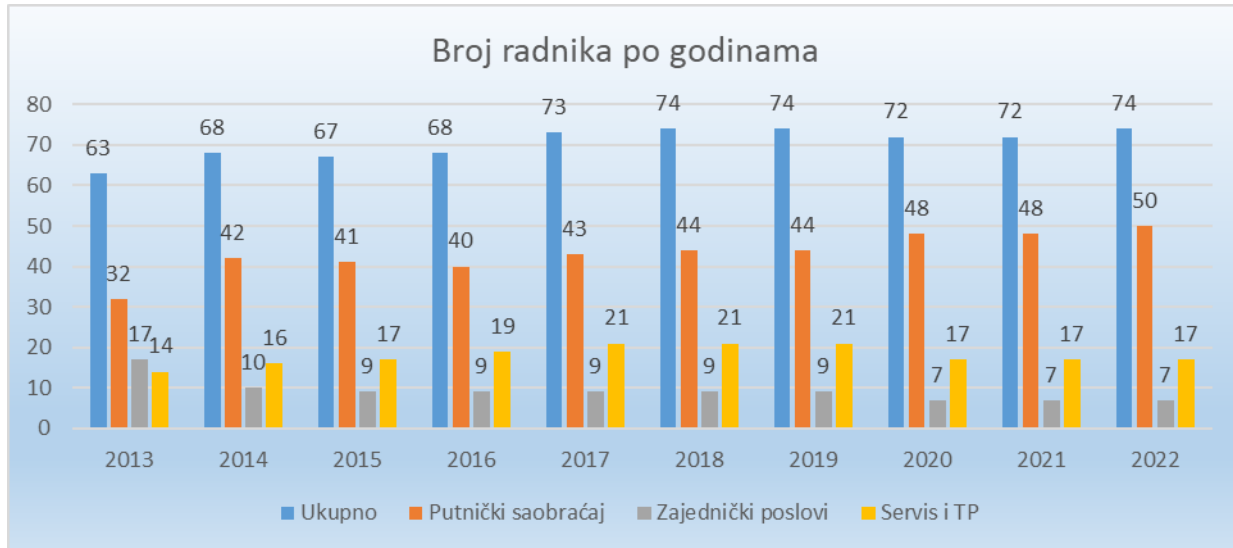
Што се тиче прихода од регистроване дјелатности односно пословања у протеклим годинама табеларни приказ показује кретања по годинама и из њега се може видјети кретања прихода предузећа. Ради јасније и комплетније слике табеларно је приказан и број радника предузећа као и физички број услуга по годинама.

**ТАБЕЛА 2. ПРЕГЛЕД БРОЈА РАДНИКА ПО ГОДИНАМА**

РБ.	Назив радне јединице	Број радника по годинама									
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Путнички саобраћај	32	42	41	40	43	44	44	48	48	50
2	Заједнички послови	17	10	9	9	9	9	9	7	7	7
3	Сервис и ТП	14	16	17	19	21	21	21	17	17	17
	<b>Укупно</b>	<b>63</b>	<b>68</b>	<b>67</b>	<b>68</b>	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>74</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>74</b>

\*уз одласке у пензију и запошљавање два приправника који мијењају раднике који су били на тим радним мјестима није било додатних запошљавања.

**ГРАФИКОН 3. - ПРЕГЛЕД БРОЈА РАДНИКА ПО ГОДИНАМА**



**ТАБЕЛА 3. ФИЗИЧКИ ОБИМ УСЛУГА ПРЕДУЗЕЋА ПО ГОДИНАМА**

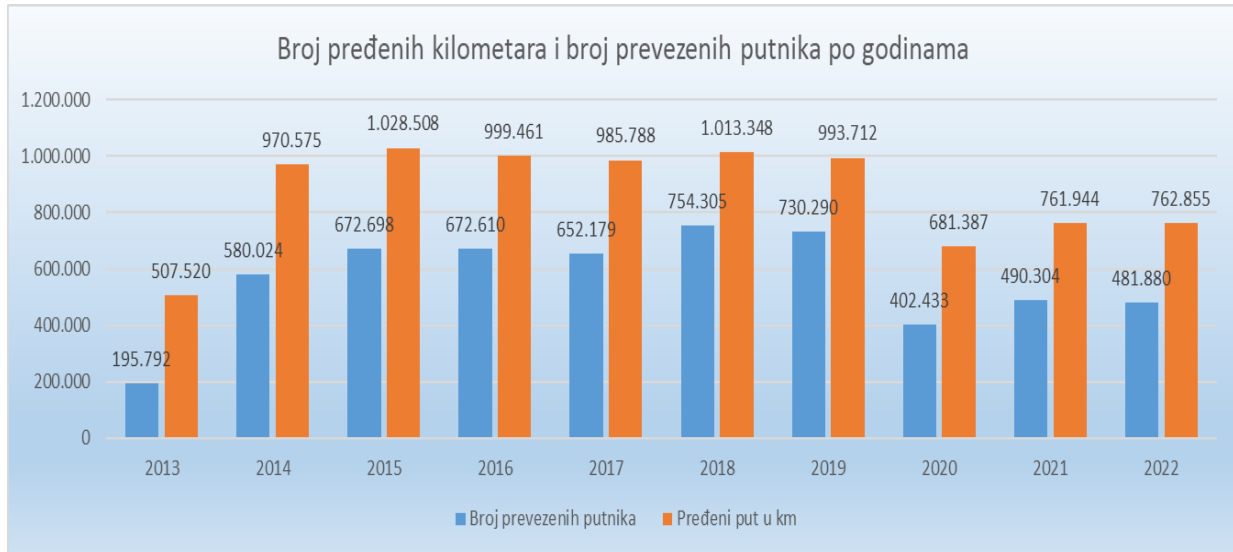
РБ	Физички обим услуга предузећа	Физички обим услуга предузећа по годинама									
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Број превезених путника	195.792	580.024	672.698	672.610	652.179	754.305	730.290	402.433	490.304	481.880
2	Остварени пут./км	3.328.464	9.860.408	11.435.883	11.464.370	11.087.043	12.823.185	12.407.365	6.841.361	8.335.168	5.300.684
3	Пређени пут у км	507.520	970.575	1.028.508	999.461	985.788	1.013.348	993.712	681.387	761.944	762.855
4	Урађени технички прегледи	1.518	1.345	1.376	868	1.360	2.246	1.672	1.112	2.223	1.492
5	Баждарење тахографа	232	350	177	398	241	375	287	376	329	328
6	Цертифицирање возила	181	326	401	409	281	202	264	245	301	167

- Баждарење тахографа је услуга која се ради на возилима сваке друге године тако да и тај параметар треба узети у обзир када се упоређују подаци конкретно за ову услугу.

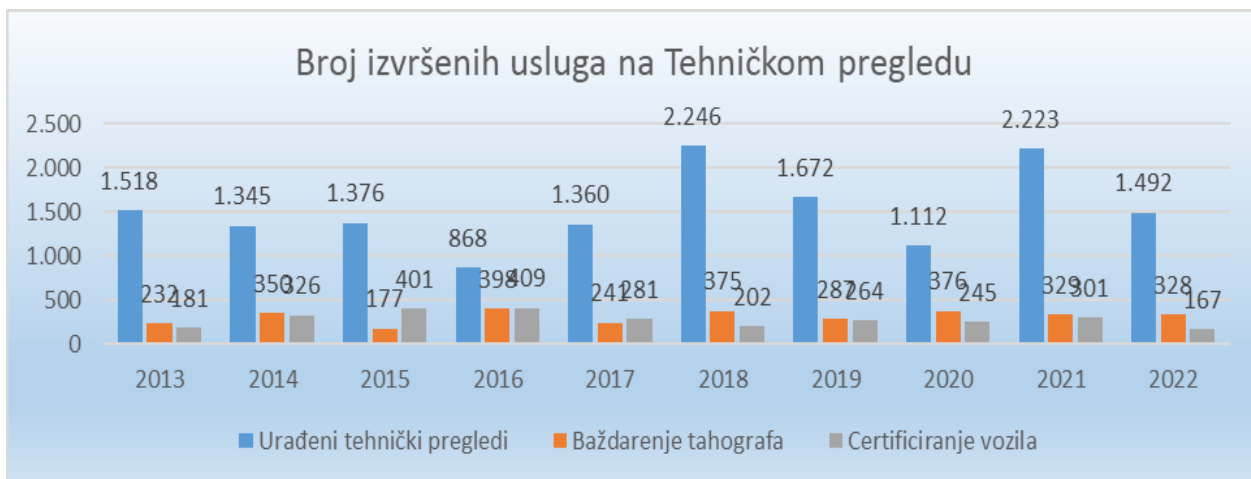


*Нагласићемо да је у протеклом периоду двојица радника са ВСС и двојица са ССС успјешно положили испит за добијање лиценце за хомологацију возила те да смо набавили уређај за технички преглед радних машина и трактора тако да у наредном периоду очекујемо повећан приход на основу одрађених тих услуга.*

**ГРАФИКОН 4. - ФИЗИЧКИ ОБИМ УСЛУГА ПРЕДУЗЕЋА ПО ГОДИНАМА**  
Број пређених километара и број превезених путника по годинама



**ГРАФИКОН 5. - ФИЗИЧКИ ОБИМ УСЛУГА ПРЕДУЗЕЋА ПО ГОДИНАМА**  
Број извршених услуга на Техничком прегледу

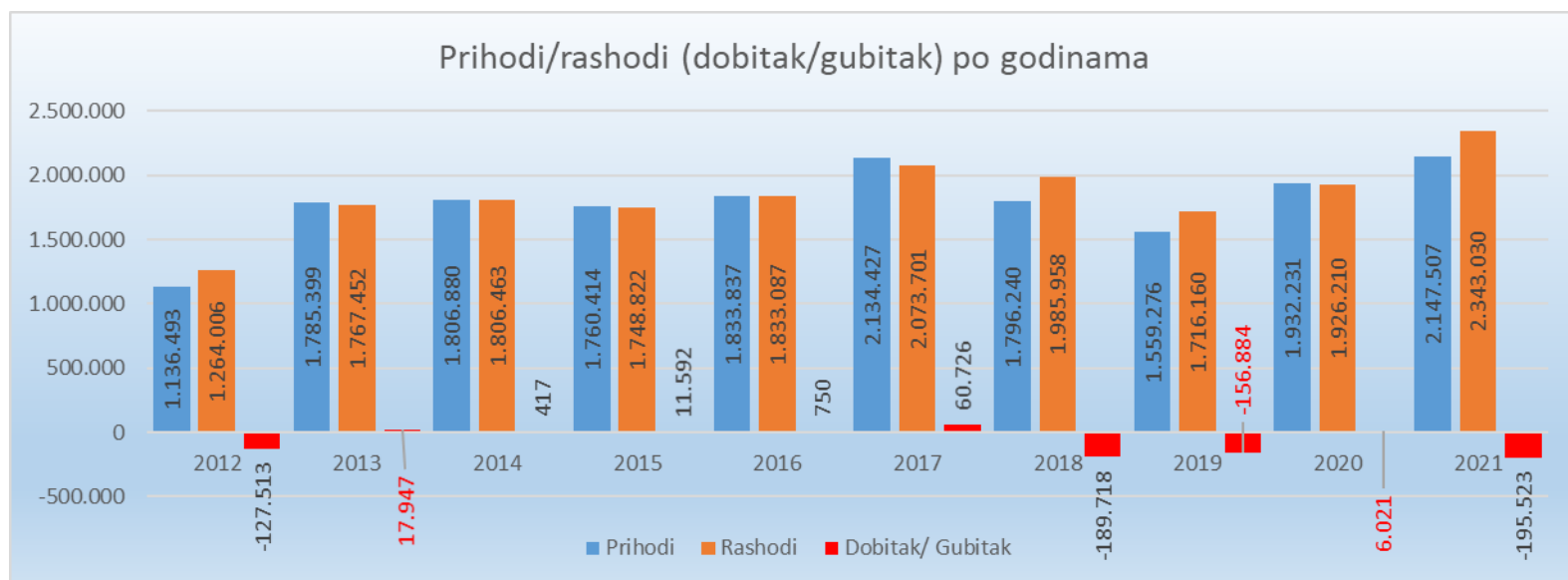


- Баждарење тахографа је услуга која се ради на возилима сваке друге године тако да и тај параметар треба узети у обзир када се упоређују подаци конкретно за ову услугу.

**ТАБЕЛА 4. ПРИХОДИ/РАСХОДИ (ДОБИТАК/ГУБИТАК) ПО ГОДИНАМА**

РБ.	Приходи/ Расходи	Приходи/расходи (добитак/губитак) по годинама									
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Приходи	1.136.493	1.785.399	1.806.880	1.760.414	1.833.837	2.134.427	1.796.240	1.559.276	1.932.231	2.147.507
2	Расходи	1.264.006	1.767.452	1.806.463	1.748.822	1.833.087	2.073.701	1.985.958	1.716.160	1.926.210	2.343.030
	<b>Добитак/ Губитак</b>	<b>-127.513</b>	<b>17.947</b>	<b>417</b>	<b>11.592</b>	<b>750</b>	<b>60.726</b>	<b>-189.718</b>	<b>-156.884</b>	<b>6.021</b>	<b>-195.523</b>

**ГРАФИКОН 6. - ПРИХОДИ/РАСХОДИ (ДОБИТАК/ГУБИТАК) ПО ГОДИНАМА**



**КРЕДИТНА ЗАДУЖЕЊА „АУТОТРАНСПОРТ ПРИЈЕДОР“**

Како је предузеће као и свако друго на тржишту конкуренције и послује од оснивања од властитих прихода тако је и потребе за проширивањем пословања морало финансирати кредитним задужевањем. Ово се односило првенствено на почетку рада и обнављањем возног парка прије свега како би могло на тендеру конкурисати за већи број линија што је и успјело. Преглед свих кредитних задужења предузећа приказан је у следећој табели.

**ТАБЕЛА 5. – КРЕДИТНА ЗАДУЖЕЊА ПРЕДУЗЕЋА**

Датум реализовања кредита	Број кредита	Износ кредита	Напомена / Истиче
01.01.2012		1.200.000,00	отплаћен
01.07.2014	5550000013871212 - ИРБ	520.000,00	Отплаћен у прошлој години
19.05.2017	5550000032634116 - ИРБ	400.000,00	истиче 01.07.2027.
30.10.2018	5550000039975173	300.000,00	истиче 01.12.2024
24.10.2019	5550000045876362	200.000,00	затворен
27.07.2020	5550000049085898	400.000,00	истиче 01.08.2025

- Кредитом број 5550000049085898 је затворен кредит број 5550000045876362 а остатак за рефинансирање основних средстава.

**Поред ових кредитних задужења предузеће има и „овердрафт“ кредит у износу од 200.000 КМ који користи за текућу ликвидност предузећа.**

Као што се види из табеле сви кредити су били затечени приликом посљедње примопредаје а сам утрошак свих средстава могуће је извући наравно из “правдања” кредитних средстава према банкама (неки су били и на посебном рачуну ради правила ИРБ банке и саме намјене кредита) али у наредној табели приказано је оно што се директно књижило на поједине ставке од плаћања из кредитних средстава.

**ТАБЕЛА 6. – УТРОШАК КРЕДИТНИХ СРЕДСТАВА**

ГОДИНА	ТРАНСПОРТНА СРЕДСТВА	ОПРЕМА	ГРАЂА ОБЈЕКТИ	УКУПНО
2012	54.443,00	16.778,00	64.831,00	
2013	990.868,00	9.622,00	0	
2014	384.240,00	0	0	
2015	80.602,00	0	0	
2016	0	6.593,00	0	
2017	114.990,00	1.898,00	17.390,00	
2018	78.000,00	0	12.122,00	
2019	4.273,00	9.099,00	31.951,00	
2020	70.000,00	0	10.848,00	
2021	0	8.400,00	5.810,00	
<b>УКУПНО</b>	<b>1.777.416,00</b>	<b>52.390,00</b>	<b>142.952,00</b>	<b>1.972.758,00</b>

- Остатак средстава се трошио наравно у складу са намјеном која је била предвиђена плановима који су морали проћи кредитне процедуре и самим тим и трошење средстава је морало бити правдано фактурама и изводима а „угрубо“ средства су трошена на обавезе према добављачима: трошкови резервних дијелова 140.000 КМ, трошкови нафтних деривата 300.000 КМ, дио средстава је потрошен на лична примања и доприносе (дио који је био дозвољен условима кредита) 200.000 и наравно на плаћање камата на кредите. (овај дио и кредитних задужења и трошења средстава ради његове обимности биће у детаљној анализи достављен).

Треба нагласити да су у текућем периоду (2022.година) извршена улагања у износу од 79.194 КМ (набављена су транспортна средства у износу од 59.376 КМ (аутобус, теретно возило и мини бус) и опрема у износу од 19.818 КМ (резач фолије, уређај за анализу гасова, уређај – клима сервис, камера на аутобусној станици и машина за прање возила), а све у циљу како смањења трошкова и боље и квалитетније услуге, тако и проширења услуга које предузеће пружа, али и ради неких законских прописа прије свега на Техничком прегледу возила.

Такође на ставци **Улагања на туђим некретностима, постројењима и опреми (АОП 013):** У билансу стања на дан 31.12.2022. године на овој позицији исказан је износ од 200.789 КМ бруто, 19.985 КМ исправка вриједности и 180.804 КМ нето и исти чине извршена улагања у туђе непокретности (односно улагања у некретности-које су у власништву Града Приједора а које предузеће користи ради обављања дјелатности).

### ТРЕНУТНО СТАЊЕ И ПРИЈЕДЛОЗИ ЗА ПОБОЉШАЊЕ

Што се тиче тренутног стања предузеће „Аутотранспорт Приједор“ је одмах након увида у овакво тешко стање по питању кредитних задужења и смањеног обима пословања, заједно са Новом банком још у августу мјесецу 2021.године покренуло процедуру обједињавања својих кредитних обавеза по основу три кредита у један кредит са повољнијим условима. Сву потребну документацију укључујући и пројекције отплате кредита предузеће је доставило банци и испунило све предуслове да се овакав аранжман реализује. Иако није у питању ново задуживање нити се као залог залаже било шта другачије у односу на постојеће кредите, правна служба банке је на крају тражила и Одлуку власника имовине која је већ заложена по постојећим кредитима и која би била и даље као залог за нови аранжман, а то је град Приједор, односно Скупштина Града, што је Скупштина на приједлог предсједника Скупштине „скинула“са дневног реда и са овим додатно отежала ионако тешку ситуацију у предузећу да не говоримо о потенцијалном „извлачењу“ појединих парцела за које постоји заинтересованост потенцијалних купаца из хипотеке што би било много лакше да се овај репрограм завршио.

Кредитно задужење би да је реализовано дакле било у износу од 945.660,04 КМ (тадашње задужење по три кредита на дан подношења захтјева) на период од 8 година са грејс периодом од 12 мјесеци (7+1 година). Средства би се у потпуности користила за рефинансирање постојећих кредитних обавеза и то:

-кредит 5550000039975173 кам.стопа 6,00% –истек 01.12.2024. рата 6.847,54 КМ

-кредит 5550000049085898 кам.стопа 5,00% - истек 01.08.2025. рата 8.353,33 КМ

-кредит 5550000032634116 кам.стопа 4,70% - истек 01.07.2027. рата 5.844,34 КМ

Кредит који не би био обухваћен је кредит ИРБ (који смо успјешно отплатили са 01.09.2022.) и зато нисмо ни планирали тај кредит уврштавати у репрограм јер смо жељели да тај кредит у потпуности отплатимо и да не улази у овај аранжман.

Према Информативном плану отплате ново кредитно задужење подразумјевало је ном.каматну стопу од **3,60 %** и мјесечну рату у износу од **12.752,65 КМ** што је много повољније него тадашње тренутне каматне стопе.

Наравно да смо и ми тог става да је продужење отплате кредита посљедња солуција ради трошкова камате али у ситуацији када нема јасног дефинисања плана на који ће се начин

ријешити градски и приградски превоз те субвенционисање нерентабилних линија које ми редовно одржавамо и свјесно идемо у губитак, а све су веће обавезе (повећање енормно цијене горива, повећање плата радника на основу одлука Владе и тд.) ово је било једно од тренутних рјешења да се предузеће одржи у животу.

Нажалост, овај приједлог није прихваћен, и због нагомиланих проблема које смо затекли, а који су додатно погоршани тренутном ситуацијом у свијету и код нас (сукоб у Украјини, енормно повећање свих трошкова а посебно наше најважније сировиве-нафте коју користимо за обављање дјелатности, те повећање осталих трошкова, прије свега трошкова бруто зарада радника и трошкова резервих дијелова, трошкова осталих енергената-електричне енергије и сл. и свог осталог потрошног материјала који користимо у пословању а на другој страни све мањи број путника – и на све ове ствари предузеће није могло никако утицати) били смо принуђени и на потезе које су била задња солуција а то је **репрограм пореских обавеза** који смо склопили тек након повратних информација како од привредне заједнице (Уније удружења послодаваца, представника превозника, Привредне коморе РС – сектор саобраћаја и веза) тако и од надлежних институција (надлежних министарстава-представника Владе РС са којима смо заједно са другим превозницима имали и састанке) гдје нисмо ипак добили позитивне повратне информације у виду закључака који су доношени на свим састанцима а тицали су се помоћи привредним субјектима који се баве овом дјелатности а који су највише погођени свим дешавањима како у свијету тако и код нас.

Тако смо подузели корак на који смо били принуђени а то је Репрограм пореских обавеза (доприноса за плате радника) и то смо успјешно реализовали у 2023. години тако да сада имамо Рјешење о одгоди плаћања пореског дуга који нам је био крајња солуција због великих обавеза по основу камате (на износ од 329.502,77 КМ у обавези смо платити укупно 391.008,05 КМ односно 36 рата по 10.861,50 КМ). – **у прилогу Рјешење.**

Напомињемо да смо имали „чврсто обећање“ Премијера и свих надлежних да ће ове обавезе по основу доприноса и пореза бити обухваћене помоћи Владе из Компензационог фонда тако да смо средства свјесно усмјеравали тамо гдје су најпотребнија а то је на набавку горива и исплату осталих обавеза (кредити, обавезе према радницима и добављачима) како бисмо могли несметано обављати услуге превоза, што смо до дан данас и успјели.

Нажалост, обећана помоћ је изостала (мада и даље постоје закључци који се и даље шаљу) тако да је предузеће тренутно у незавидном и тешком положају, јер из редовног пословања, због изузетно повећаних трошкова а истовремено смањених прихода, нисмо у могућности „покрити“ све обавезе.

Како се не назире крај тренутној кризи која је захватила цијели свијет па тако и нашу државу, потребно је подхитно наћи модалитет који би највише одговарао и Граду Приједору али и нашем предузећу које „у име града“ обавља велики дио линија градског и приградског саобраћаја.

Да би се имала јаснија слика, последице Короне која је буквално зауставила нормално пословање предузећа које ни дан данас се није вратило на период прије Короне, наступила је нова криза услед ратних дешавања у Украјини а које је за последицу имало енормно повећање свих

трошкова а највише основне сировине коју предузеће користи за обављање дјелатности – нафте, и када се на то додају сва остала повећања трошкова (неколико пута повећање најниже цијене рада које је повећало трошкове плата радницима) и истовремено енормно смањење броја путника а самим тим и прихода предузећа, сасвим је јасно који су разлози негативног пословања предузећа, јер је предузеће предузело све могуће мјере које је оно у стању да преузме да би смањило трошкове а повећало приходе, али на већину параметара нажалост предузеће није у стању да било шта предузме.

Поређења ради наводимо само два основна примјера а исто је и са осталим параметрима, а то су трошкови горива које предузеће у просјеку троши цца 15.000 литара на мјесечном нивоу (некада је то било и 20.000 али као што смо рекли уштедама смо упјели смањити ту потрошњу) а цијена горива са 1,639 KM (из периода прије поскупљења) порасла је у једном периоду на чак 2,983 KM што је на мјесечном нивоу повећање тршкова за цца **20.000 KM?!**. Истовремено најнижа плата је са цца 977.000 KM из 2020.године порасла на цца 1.300.000 KM у 2022.години са истим бројем радника дакле повећање на годишњем нивоу за 323.000 KM што на мјесечном нивоу износи повећање за скоро **30.000 KM**. (напомене ради то су повећања узрокована повећањем најниже плате која су се морала „испоштовати“ и није било неких додатних повећања плата, иако су трошкови живота порасли а радници ионако имају ниска примања узимајући у обзир да је, посебно возаче, изузетно тешко и наћи а и задржати).

Дакле, не узимајући у обзир остале неповољне околности, само по основу ових параметара јасно је да се мора озбиљно приступити питању јавног превоза путника јер, напомињемо, још од 2018.године када су и званично „истекли“ радови вожње и накнаде који су биле важеће од тендера из 2013.године који је био „на снази“ до 2018.године, није се озбиљније приступило овом питању. Тако да сматрамо да је ово приоритет свих приоритета јер „Аутотранспорт Приједор“ и даље редовно одржава све линије из тог периода, чак и неке од којих су други превозници одустали јер су били нерентабилни до те мјере да нису могли покривати ни основне трошкове упркос субвенцијама (а тако је и са осталим линијама нажалост), а детаљне анализе и даље немамо, односно није одређено у ком правцу ће се развијати ова јако битна дјелатност која за собом „вуче“ многе друге ствари, и на крају крајева, Законом је и стављена као дјелатност од јавног интереса управо због ових ствари јер економски параметар није пресудан односно није рентабилна дјелатност и у много развијенијим срединама је субвенционисана од стране државе.

**(Све ово је можда мало преопширно за једну информацију коју сте тражили али смо сматрали да као Градоначелник а и као предсједник Скупштине акционара једног, ипак веома важног предузећа, како за обављање једне од дјелатности од јавног интереса које је у надлежности Града и обавези да ту услугу пружи грађанима, тако и као предузећа које је „огледало“ Града у сваком погледу. Да не говоримо о чињеници да је запослено 74 радника који директно утичу на пуњење буџета Града.**

На крају ћемо само поновити проблеме са којима се суочава предузеће „Аутотранспорт Приједор“ а у рјешавање којих би морала да се укључи и држава и локална заједница ради вишег



интереса и довођења у ред и у оквире закона других предузећа а које би било довољно да поправи пословање нашег предузећа јер је у условима нелојалне конкуренције практично немогуће утицати на побољшање у неким секторима.

Сви проблеми са којима се до сада сусретао „Аутотранспорт Приједор“ и за које смо очекивали да ће бити превазиђени како би се створили предуслови за рентабилно пословање, додатно су се искомпликовали појавом пандемије корона вируса која је као и читавој привреди РС изазвала катастрофалне последице а након тога умјесто побољшања услова дошло је до додатног удара на цјелокупну привреду а посебно на нашу дјелатност услјед ратних сукоба у Украјини што је довело до великих поремећаја на тржишту и енормних поскупљења.

Све оно што је угрожавало наше пословање претходних година и даље представља озбиљне проблеме, а односи се на :

- Нелојалну конкуренцију, која неовлаштено врши превоз путника на појединим правцима, пријем путника на за то непредвиђеним мјестима, избјегавање пријема путника на аутобуској станици;
- Одржавање нерентабилних линија на захтјев Града за које још није дефинисан износ субвенције;
- Смањење броја путника у односу на претходне године (драстично смањење се показало и кроз анализу продаје мјесечних карата);
- Неадекватан рад надлежних инспекцијских органа у сузбијању непоштовања прописа у области путничког саобраћаја и нелегалног превоза;
- Неопходну набавку одговарајуће и савременије опреме за одржавање возила те замјена застарјеле опреме на техничком прегледу коју је потребно обновити;
- Обуку радника за сервисирање и одржавање повећаног броја возила поготово рад на дијагностици.

Као резултат пандемије корона вируса и увођења ванредног стања у Републици Српској „Аутотранспорт Приједор“ а.д. Приједор је у 2020.и 2021. години претрпио драстичан пад пословне активности и прихода од свих дјелатности које обавља. Приход од путничког саобраћаја је од половине марта до краја маја 2020. је био на свега 10%, рад аутобуске станице због забране обављања свих подручних, републичких и међународних линија је био потпуно заустављен, туристичка агенција је била затворена, ванлинијски превоз путника је потпуно стао, приход од сервиса и техничког прегледа је значајно умањен.

Релаксирањем мјера и укидањем ванредног стања дошло је до благог повећања прихода, што је недовољно за нормално функционисање предузећа. Очигледно да ће бити потребно доста времена да се приходи врате на оптималан ниво који би гарантовао ликвидност.

Истовремено трошкови од којих највећи дио отпада на плате радника, обавезе према банкама су остали на истом нивоу. Материјални трошкови су порасли због великог раста цијене горива, предузеће је подузело све могуће мјере за смањење тршкова на најмању могућу мјеру али то није довољно да компензује оволики пад прихода. Сматрамо да је дјелатност јавног превоза путника је једна од најугроженијих у овом периоду и да су друга предузећа којима управља град у много повољнијем положају.

### Приједлози за побољшање:

- За несметано обављање пројектованог обима посла у 2023. години нам је неопходна набавка „нових“ аутобуса мањег капацитета са којима би додатно остварили уштеде у трошковима горива због смањеног броја путника.
- Најзначајнији утицај на наше пословање у наредном периоду имаће начин рјешавања додјеле градских и приградских линија који би требао бити дефинисан у овој години, мада смо то наглашавали сваке претходне године од 2018.
- Можемо констатовати да постоји читав низ чињеница које нам отежавају пословање, а то је повећање цијене горива, затим повећање трошкова за плате радника које су увећане мјерама Владе РС, као и споро рјешавање субвенционисања нерентабилних линија које одржава Аутотранспорт Приједор а које за које је рађен и Елаборат али гдје се стање мијења из дана у дан а није **још увијек јасно дефинисано у ком ће се правцу кретати ова проблематика, а законска обавеза Града Приједора је да обезбједи функционисање јавног градског и приградског саобраћаја** који је нажалост нискоакумулативна дјелатност и чак у савременом друштвима и много развијенијим земљама, неупитна је помоћ и субвенција државе, односно локалне заједнице у чијој је и надлежности ова дјелатност од јавног интереса која је управо и због тога сврстана као дјелатност од јавног интереса и као таква је међу онима које су у надлежности локалне самоуправе као јавно комуналне дјелатности управо због свог значаја, нерентабилности и немогућности функционисања искључиво по принципу тржишне економије.
- Потребно је дакле направити тачну, егзактну и детаљну анализу, што ће Аутотранспорт дефинитивно урадити као своју обавезу али и то је немогуће одрадити на прави начин ако се не узме у обзир цјелокупна визија јавног градског и приградског саобраћаја и у ком правцу Град жели да се тај сегмент развија, које линије имају и поред економске неисплативости приоритет у одржавању и на крају крајева на који начин и колико средстава се може издвојити за несметано функционисање. Аутотранспорт је и до сада у том смислу све своје обавезе у погледу превоза путника уредно и по закону обављао већим дијелом и на своју штету али наглашавамо све уз сагласност Града Приједора као свог јединог власника и у циљу обезбјеђивања несметаног превоза путника. Тако ће чинити и у наредном периоду али и због Аутотранспорта и због Града Приједора најбоље је да се направи најбољи модел који ће пружити најбољу могућу услугу али бити и најјекономичнији за сам Град Приједор.
- Покушати кроз продају дијела некретнина за које постоји заинтересованост надомјестити дио средстава потребних за функционисање предузећа
- „Одвојити“ кредитна задужења и обавезе по питању Репрограма (које требамо заједнички Оснивач и предузеће ријешити на најбољи и најисплативији начин) од планирања редовног пословања и њх рјешавати заједно са Градом јер су и настала као последица одржавања нерентабилних линија у протеклом периоду, а редовно пословање уредити на најбољи и најјекономичнији начин да се што мање средстава издваја из буџета а да опет буде све по закону јер само на такав начин се може дугорочно уредити овај систем и други превозници и комплетан јавни превоз бити под контролом града а средства враћати у буџет
- Утицати на повезана предузећа да она средства која град издваја за њихов превоз (преузећа, културне, спортске и образовне установе, удружења и сви остали) буду усмјерена ка

Аутотранспорту који сигурно може понудити и јефтинију и услугу истог и вишег квалитета као остали, а тренутно веома мали дио тих средстава односно тих услуга обавља Аутотранспорт

- Кроз пројекте на које се једино Аутотранспорт може „јавити“ као јавно предузеће уз Град Приједор конкурисати за повољна па чак и бесповратна средства како за уређење Аутобуске станице, осавремењивање исте али и на возни парк у складу са правилима ЕУ, а што би омогућило и побољшање возног парка али и велике уштеде а истовремено ставило Град Приједор раме уз раме са градовима који су јавни градски превоз уредили на најбољи могући начин, јер други градови се сада труде да покушају „вратити“ и правити јавно градско предузеће са којим би могли управљати а ми то већ имамо само требамо мало више посветити пажње томе.
- Утицати на рјешавање „јвних тајни“ нелегалног пословања на техничким прегледима гдје велика средства одлазе у „крне токове“ а предузећа као што је наше не могу „извучити“ новац из фирме као што то раде други технички прегледи у договору са осигурањима и то све на штету државе, а инспекцијски органи ништа не чине по том питању.
- Радити много више на увезивању Туристичке организације са нашом агенцијом која има веома слабе резултате јер није ни замишљена другачије већ као градска агенција која ће првенствено „продавати“ оно што Град Приједор има а има доста у својој туристичкој понуди али није довољно искориштено јер нико не ради не креирању конкретних туристичких производа рецептивног туризма а који би довлачили људе у Приједор а не обратно.
- Има још мноштво приједлога али је суштина у основној дјелатности предузећа због чега је и основано а то је градски и приградски превоз и када се тај дио уреди (а Град има у својим рукама све полуге да то ријешити на начин који му највише одговара) онда се могу направити и конкретни планови који ће се редовно пратити и унапређивати а пословање предузећа ће бити усклађено са потребама и могућностима Града, али и грађана јер у коначници све ово зависи од њих и њихових потреба.

Надамо се ипак да ће сви ови проблеми бити ријешени и да ћемо кроз ребаланс буџета ипак добити комплетан износ средстава који нам је неопходан за обављање нерентабилних линија, као и да ћемо се „изборити“ за нове линије па и неке које би нам доносиле и приход чиме би побољшали пословање и смањили износ средстава које Град издваја за нерентабилне линије.

Као последицу по нас негативних дешавања, у крајњем случају, ако не дође до неких конкретних рјешења, бићемо принуђени да повећавамо цијене наших услуга које су минимално или никако нису расле у последњих седам година, као и да престанемо са одржавањем нерентабилних линија и на тај начин самњимо трошкове горива и радника.

У прилогу:

-Правна анализа статуса предузећа

„Аутотранспорт Приједор“ а.д.  
В.Д. Директор, Дарко Алексић